TYGODNIK

NUMER NOWOROCZNY.

AUTOLOT

MOBILISTY i NIKA

30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II — 31 grudzień 1929 r. — Nr. 53 (81)

Na 1930 Rok.

Czy wiesz..,

... **że** w roku 1930 red. tyg. „Autolot" zorganizuje cały szereg imprez sportowych w dziedzinie motocyklowej. Pierwszą imprezą będą zawody w t. zwaną„ koszykówkę". Gra ta polega na jeździe motocyklem dookoła kosza, ustawionego na lodzie. *Zawody powyższe odbędą się w miesiącu lutym.* Regulamin zawodów będzie ogłoszony:

1) dwukrotnie w „Autolocie",

2) w przeddzień zawodów w prasie codziennej,

3) przed zawodami na terenie konkursu.

Motocykle z przyczepkami będą mogły brać udział w zawodach poza konkursem.

Redakcja „Autolotu", jak również cały szereg firm, związanych bezpośrednio i pośrednio z ruchem motocyklowym w Polsce, zaofiarowały liczne i cenne nagrody dla zawodników.

Do grona Sędziów będą powołane osoby, zasługujące ze wszechmiar na zaufanie, dające gwarancję bezstronnej i fachowej oceny zdolności ekwilibrystycznych naszych jeźdźców.

Zawody tego rodzaju, organizowane zagranicą, w krajach, o racjonalnie rozwiniętym ruchu motocyklowym, pragniemy zrealizować poraz pierwszy u nas w kraju.

Mamy niezłomną nadzieję, że wszyscy motorzyści, czujący się na siłach, staną na nasze wezwanie.

A zatem, zapraszamy i... oczekujemy!

*

... **że** został zorganizowany i jest już czynny dział porad technicznych i prawnych, dotyczących dziedziny motocyklowej. Wszelkie zapytania w tym względzie należy adresować do *Działu Motocyklowego Tygodnika „Autolot"*.

Odpowiedzi udzielane będą tylko abonentom tygodnika „Autolot", w specjalnej rubryce Działu Motocyklowego, p. t. „Porady motocyklowe techniczne i prawne".

Celem sprawniejszej obsługi tak bardzo ważnego działu i zadość uczynienia wymaganiom Czytelników, prosimy o redagowanie listów z zapytaniami możliwie jasno, dobitnie i wyczerpująco.

*

... **że** począwszy od następnego numeru „Autolotu" rozpoczynamy druk szeregu artykułów z cyklu „*Poznaj swój motocykl*".

Zwracamy uwagę, że w powyższych artykułach będzie omawiana dokładnie, między innemi, konstrukcja silnika spalinowego, którego tak szerokie zastosowanie spotykamy we wszystkich niemal dziedzinach przemysłu.

Sądzimy, że artykuły te zainteresują nie tylko motocyklistów, ale również tych wszystkich, którzy pragną przeniknąć „tajemnicę" silnika spalinowego.

*

.. **że** w jednym z najbliższych numerów naszego pisma omówimy dokładnie nasz młody przemysł motocyklowy.



Wolniej... Wolniej... W dniu 11-go grudnia 1929 r, w lokalu redakcji tyg. „Autolot", w obecności komisji sędziowskiej, odbyło się rozdawanie przyznanych nagród i żetonów, zawodnikom biorącym udział w pierwszej imprezie „Autolotu" p. n. Wolniej... Wolniej... (Konkurs najpowolniejszej jazdy motocyklowej.) Nagrody wręczył Przewodniczący Komisji Sędziowskiej zawodów, p. gen. dr. B. Sikorski, oraz z ramienia redakcji tygodnika red. T. Q. Koziełłkiewicz. Siedzą od lewej: pp. K. Rogoziński, inż. W. Rychter. gen. dr. B. Sikorski, red. T. Q. Koziełłkiewicz R. Frankowski i inni.

W odpowiedzi Modelistom.

Na kilka pytań skierowanych do nas, a dotyczących konkursu — odpowiadamy na łamach „Autolotu", zainteresują one prawdopodobnie i tych modelistów którzy zgłoszenia swego do konkursu jeszcze nie nadesłali:

1) Do konkursu stawać mogą wszyscy modelarze, tak należący do kółek modelarskich, jak i niestowarzyszeni.

2) Do Nagrody Przechodniej modelarze niestowarzyszeni pretendować nie mogą, nagroda ta ufundowaną została dla kółka modelarskiego (lub innego stowarzyszenia lotniczego), którego model będzie najlepszym.

3) Członkowie komisji (jury) udziału w konkursie nie biorą.

4) Nagroda Przechodnia przyznaną będzie za najlepszy model bez względu na kategorję (skalę), a więc modele małe będą brane pod uwagę narówni z dużemi.

5) Modele nagrodzone (I-szą, II-gą, III-ą, IV-tą i Nagrodę Przechodnią) przechodzą na własność redakcji, dotyczy to również modeli, które zostaną nagrodzone nagrodami zaofiarowanemi przez instytucję, firmy, lub osoby prywatne.

6) Modele, po których odbiór nie zgłoszą się stający do konkursu w ciągu 4-ch tygodni, od daty ogłoszenia wyników konkursu, przechodzą na własność redakcji. (Dotyczy modeli nadesłanych z Warszawy, modele nadesłane z prowincji odsyła administracja „Autolotu" na koszt zgłaszającego).

Dalsze odpowiedzi zamieszczone zostaną w następnych numerach „Autolotu". Szczegółowy regulamin ogłoszony zostanie w Nr. 2, t. j. w dniu 14-go stycznia 1930 r. Również począwszy od Nr. 2-go zamieszczoną zostanie pierwsza lista kółek i osób, które swój udział do konkursu zgłosiły.

Redakcja Kącika Modelisty.

OD REDAKCJI.

Podajemy do wiadomości naszych Szanownych Czytelników, że poczynając od n-ru niniejszego wprowadzamy Dział Motocyklowy, fachowe kierownictwo tegoż powierzyliśmy p. *inż. Adolfowi Kazimierzowi Landau*, który jest specjalistą budowy silników spalinowych.

W roku 1927 p. Landau odbył raid motocyklowy na przestrzeni Grenoble (Francja)—Warszawa. na dystansie 3.000 klm., w ciągu 6 dni przez Francję, Szwajcarję, Ks. Lichtenstein, Austrję, Niemcy, Czechosłowację i Polskę.

Powyższy raid, jako pierwszy odbyty na tak ciężkiej, górskiej trasie (Alpy Francuskie, Szwajcarskie, Tyrol Austryjacki) w tak świetnym czasie, *został odznaczony pismem Pana Ministra spraw Wojskowych Marszałka Józefa Piłsudskiego.*

Osoba p. Landaua daje nam rękojmię, że dział motocyklowy naszego tygodnika sprosta swemu wysokiemu zadaniu.

Wyjaśnienie dla Pp. Wystawców na M. W. K. T.

Wobec licznych zapytań, kto może brać udział w charakterze wystawcy na Międzynarodowej Komunikacji i Turystyki, Dyrekcja M. W. K. T. wyjaśnia:

Przedmioty wystawowe dzielą się na 3 zasadnicze sekcje: sekcję komunikacji ogólnej, sekcję trakcji spalinowej i sekcję turystyki. W każdej z nich obok przemysłów zasadniczych mogą być wystawcami także *przemysły pomocnicze*.

N. p. w sekcji komunikacji ogólnej, w dziale-kolejnictwa przedstawione będą nietylko parowozy i wagony w stanie gotowym, ale także materjały używane przy ich wyrabianiu, części składowe, akcesorja i t. p W charakterze wystawcy mogą tu występować także wytwórcy obić wagonowych, szyb, linoleum, farb, cerat i t. p.

W dziale urządzeń dworcowych tej samej sekcji wystawione będą m. i.: wózki do transportu bagażu, bufety dworcowe, umeblowania poczekalni, biblioteki ruchome, wagi wagonowe i bagażowe, automaty, umywalnie, natryski i t. p.

Podobnie ma się sprawa z sekcją trakcji spalinowej turystyki.

FORD O SYTUACJI przemysłu samochodowego w Ameryce.

Henryk Ford, wyrażając swój pogląd na stan przemysłu samochodowego w Ameryce, stwierdza, że obecna depresja spowodowana została dążnością fabrykantów do osiągnięcia jaknajwiększych zysków oraz nadprodukcją samochodów, przewyższającą zdolność kupna szerokich mas. Wyjście z tej sytuacji leży w zredukowaniu cen do poziomu rzeczywistej wartości poszczególnego objektu oraz w podwyższeniu zarobków robotników. „*Jedyną rzeczą, którą należy wysoko cenić*“, — mówi Ford — „*jest praca człowieka*“. Jest on tak dalece przekonany o słuszności swych spostrzeżeń, że zapowiedział już zwyżkę płac wszystkich swych pracowników, która ma nastąpić natychmiast po obniżeniu cen na samochody.

Raid europejski i konkurs piękności.

Francja zorganizowała międzynarodowy raid, którego punktem zbornym jest Cannes. Najmniejszy dystans, jaki należy przebyć, jest 1000km każdy zaś współzawodnik mógł wyruszyć, poczynając od 15 listopada b.r ., z jakiegokolwiek miasta na świecie. Za każdą nadwyżkę przebytej drogi, niezależnie od dystansu, otrzyma każdy zawodnik maximum 100 punktów dodatnich. Bez względu z jakiego miasta startuje, musi on posiadać wizę jakiegokolwiek portu lub miasta europejskiego, datowaną między 26 i 28 grudnia, stwierdzającą datę startu w Europie. Rejestracja przybywających wozów rozpocznie się w Cannes w godzinach od 11-ej do 15-ej dnia 30 grudnia. Dnia 2 stycznia odbędzie się w Cannes konkurs elegancji samochodów, otwarty dla wszystkich współzawodników raidu. Za wewnętrzne wyposażenie samochodu i jego wygodę przyznawać się będzie 20 punktów dodatnich, 20 punktów — za akcesorja, dodatki, narzędzia i t. d. oraz 20 punktów zą „*niezwykłość*“ samochodu. Dla zwycięsców przeznaczono 25 nagród, poczynając od 25.000 fr., a kończąc na puharach i żetonach. Raid ten w wysokim stopniu wywiera na wytworczość pięknych i komfortowych modeli samochodów w Niemczech, Francji i Włoszech.

Automobilizm a sąd.

Prezes Najwyższego Sądu w Budapeszcie wydał rozporządzenie, mocą którego wyrokować w sprawach karnych przeciw kierowcom samochodowym może tylko sędzia, który zrobił conajmniej 10.0 0 km., prowadząc sam wóz.

ITALA i FIAT.

Jak donosi pismo francuskie Le'Auto, koncern włoski Fiat sfuzjo ował się z fabryką włoskich samochodów Itala. Zjednoczone wytwórnie zapewniły sobie nadal *współpracę inż. Cappa*, słynnego konstruktora samochodów Itala.

M. W. K. T. a konkurs awjonetek.

W związku z przyszłoroczną Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, która będzie miała specjalny dział lotnictwa (a więc i lotnictwa sportowego), nabiera cech konieczności zorganizowania projektowanego konkursu awjonetek w 1930 r. właśnie w Poznaniu.

W ten sposób konstruktorzy awjonetek zyskają świetną sposobność do obejrzenia wszystkich typów wystawionych płatowców i społeczeństwo, składające spore fundusze na L. O. P. P., będzie mogło przyjrzeć się imprezie, w której pieniądze społeczne są zaangażowane.

Wreszcie atrakcyjność konkursu, ze względu na odbywającą się Wystawę, zyska ogromnie na sile.

Byłoby przeto pożądane, aby Zarząd Główny L. O. P. P., jako organizator projektowanego konkursu awjonetek, zainteresował się uwagą powyższą.

Motocykle na Wystawie Brukselskiej.

Na XXIII Dorocznej Wystawie Samochodów w Brukseli, która była otwarta od 7-go do 18 grudnia, wystawiono również cały szereg motocyklów. Dość imponująco przedstawiał się motocyklowy przemysł angielski, który był reprezentowany przez takie marki, jak: *Ariel, Triumph, Excelsior, Norton, A. J. S., Sunbeam, Raleigh, Matchless, B. S. A., Velocette* i t. d. Jak zwykle, dwie przodujące wytwórnie belgijskie, F. N. i Sarolea, odznaczały się pięknemi stoiskami i doskonałemi maszynami. Licznie były również reprezentowane Niemcy i Francja. Zasadniczo modele motocyklów na r. 1930 nie uległy istotnym zmianom lub ulepszeniom. Natomiast dały się zauważyć liczne zmiany w wykończeniu i technicznem wykonaniu przyczepek oraz trzykołowców.

„Srebrna kula“.

Nowy samochód, na którym Kaye Don zamierza pobić światowy rekord szybkości „Złotej Strzały“, został nazwany „Srebrną Kulą“ i prawdopodobnie tak jak „Złota Strzała“ była cała pozłacana, tak będzie on cały posrebrzany.

NIEMCY STAJĄ DO ZAWODÓW o światowy rekord szybkości.

Jak donoszą z Miami (Floryda), słynny zawodnik niemiecki, Herman Benz, weźmie udział w zawodach o światowy rekord szybkości, które odbędą się w marcu, w Daytona Beach. Henryk Benz pragnie pobić rekord Henryka Segrave, który wynosi, jak wiadomo, 231,362 mil/godz.

Międzynarodowe zawody motocyklowe w 1930 r.

Międzynarodowe 6-cio dniowe zawody motocyklowe, jakie się odbędą w r. 1930, zostaną zorganizowane przez Francję, przyczem siedziba komisji organizacyjnej znajdować się będzie w Grenoble.

Przemysł lotniczy na M. W. K. T.

Na przyszłorocznej Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, obok pokazu zagranicznej produkcji przemysłu lotniczego, winien też zademonstrować swój rozwój młody przemysł lotniczy polski.



Dowodem tego, że i my możemy pochwalić się pewnemi zdobyczami w tym dziale przemysłu jest bodaj ostatni fakt ustanowienia ***rekordu światowego przez pilota polskiego*** (por. Żwirko) i to na ***awionetce konstrukcji polskiej*** (konstrukcji inż. Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

W szeregu polskich wytwórni płatowców na M. W. K. T. znajdą się też na pierwszym planie Polskie Zakłady Skody (fabryka silników lotniczych, kabli i motorów elektrycznych), położona na Okęciu pod Warszawą, a zatrudniająca już obecnie 1500 robotników i 250 pracowników umysłowych.

Zakłady te produkują w chwili obecnej silniki Lorraine-Dietrich 450 KM., silniki Wright'a 200 KM. oraz ***silniki polskiego konstruktora inż. Brzeskiego.***

Nie jest wykluczone, że zagraniczny przemysł lotniczy zademonstruje nam na M. W. K. T. w Poznaniu nową, aczkolwiek pozostającą dotychczas jeszcze w okresie badań, zdobycz techniki lotniczej w postaci płatowców rakietowych oraz zdobycze lotnicze w zastosowaniu do komunikacji kolejowej, a mianowicie — lokomotywy opatrzone śmigłem, które kursują już na linji Burgwedel-Celle w okolicy Hanoveru.

Dwa śmigła, umieszczone jedno z przodu a drugie w tyle wozu, popędzane motorami o sile 250 koni mechanicznych, nadają tym lokomotywom szybkość dzisiejszych pociągów pośpiesznych.

5.542 km. w ciągu 69 godzin.

Jeden z asów automobilizmu Stanów Zjednoczonych Ball Baker, pobił na 6-cio cylindrowym samochodzie Franklin rekord szybkości jazdy samochodem na przestrzeni New-York — Los Angelos, o 4 godz. 36 min. Przebył on mianowicie przestrzeń 5.542 km. w ciągu 69 godz. 31 min., jadąc z przeciętną szybkością 79.71 km godz, przyczem przebycie tej drogi zajęło mu o 8 godz. 29 min. mniej czasu, zużytego w tym samym celu przez najszybszy pociąg. Droga z New-Yorku do Los Angelos prowadzi przez najwyższe łańcuchy górskie Ameryki Północnej, olbrzymie równiny, pustynie dalekiego zachodu oraz przez ruchliwe i natłoczone samochodami miasta.

Nowe rekordy w lotnictwie.

Rok rekordów i rajdów lotniczych, jakim był rok 1929, na zakończenie swe ustalił trzy nowe rekordy, które przez swoje wyniki dają najlepsze świadectwa tężyzny moralnej lotników i sprawności technicznej płatowców, silników i aparatów pomocniczych.

Znany w lotnictwie światowem, zdobywca bieguna północnego Komandor Byrd, po prawie rocznem przygotowaniu wyprawy do bieguna południowego, rozpoczął przed niedawnym czasem swe trudne do uskutecznienia zadanie.

Według ostatnich wiadomości Komandor Byrd odbył lot nad biegunem na przestrzeni 2750 km., osiągając tem samem cel swoich zamierzeń, dając wzamian światu naukowemu wiele cennych obserwacji z nieznanych dotąd krain polarnych.

Jak przy przelocie przez biegun północny, tak i obecnie płatowiec jego zaopatrzony był w silnik Wright'a z magnetem *Scintilla*.

W tym samym czasie znani lotnicy Costes i Bellonte na płatowcu Breguet z silnikiem Hispano Suiza 12 cyl. z magnetami *Scintilla* ustalili nowy rekord w linji prostej przelatując przestrzeń Hanoi (Ind. Ch.). Paryż 12.000 km. w 4-ch dniach i 12 godz.

Prawie, że w tym samym tygodniu trzej lotnicy fr. Bailly, Reginensi, Marsot odbyli lot z Paryża do Madagaskaru i z powrotem ustalając tym samym nowy rekord, bo w czasie 196 godzin i 50 minut.

Lot swój odbyli na płatowcu Farman z silnikiem Titan 5 cyl. (Gnome-Rhone) z magnetem *Scintilla* o automatycznem przestawieniu zapłonu.

Trzy rekordy i trzy odmienne warunki lotu!

Komandor Byrd walczył z trudnemi warunkami lotu podbiegunowego, znowu Costes i Bellonte odbył swój lot w odmiennych warunkach, bo w strefie tropikalnej.

W obu wypadkach magneto *Scintilla* pracowao bez zarzutu, pomagając lotnikom do zdobycia ich cennych zwycięstw.

Jest to jeszcze jeden dowód wysokiej precyzji wykonania i niezawodności w pracy tych aparatów.

Z Przemysłu Samochodowego w Hiszpanji.

Importerzy, sprowadzający do Hiszpanji samochody obcego pochodzenia, zostali ostatnio skonsternowani oświadczeniem dyktatora hiszpańskiego, gen. Primo de Rivery, że Hiszpanja wydaje rocznie 50.000.000 pesetów na samochody pochodzenia amerykańskiego. Krążą tam nawet pogłoski, że rząd Hiszpański nosi się z zamiarem wprowadzenia monopoli wytwórczości samochodów. Przez jakiś czas dyktator Hiszpanji poważnie się zastanawiał nad możliwościami założenia na zdrowych zasadach hiszpańskiego przemysłu samochodowego. Wszyscy najwięksi masowi producenci samochodów w Europie i Ameryce otrzymali od rządu hiszpańskiego propozycje założenia w Hiszpanji własnych wytwórni pod protektoratem oczywiście rządu. Oznaczało to, że dana firma miałaby zapewnioną subwencję i pomoc rządu hiszpańskiego. Warunki jednak, odnoszące się do wysokości kapitału hiszpańskiego, jaki miał być użyty, ilości surowców hiszpańskich, użytych do budowy samochodów oraz przedewszystkiem do poważnie ograniczonego rynku zbytu—odstraszyły koncerny zagraniczne od zawarcia z rządem hiszpańskim proponowanej umowy.

W ubiegłym roku sprowadzono do Hiszpanji blisko 30.000 samochodów osobowych i ciężarowych, z których 65 % osobowych i 80 % ciężarowych było pochodzenia amerykańskiego. Pomimo depresji hiszpańskiej jednostki monetarnej, pesety, import samochodów do Hiszpanji w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy bieżącego roku doszedł go 26.400 pojazdów mechanicznych.

Obecnie hiszpański przemysł samochodowy nie posiada absolutnie żadnego znaczenia. Fabryka Hispano-Suiza produkuje swe samochody przeważnie we Francji, *za wyjątkiem pewnych mniejszych modeli i samochodów półciężarowych*, które wyrabiane są w Barcelonie. Ponadto Ford Motor Co. posiada swą montownię w Barcelonie, zaspakajając w miarę możności potrzeby rynku hiszpańskiego. Inne jednak większe wytwórnie obawiają się wstąpić w ślady Ford Motor Co., odstraszeni warunkami projektu rządowego, o których wspomnieliśmy wyżej.

Próba wytrzymałości Chryslera.

Dwu-drzwiowa salonka „Chrysler 65“ zostala poddana próbie wytrzymałości na torze Avus w Berlinie. Po 69 dniach i nocach nieprzerwanej jazdy samochód ten uległ wypadkowi i został rozbity. Dziwnym zbiegiem okoliczności silnik wyszedł z wypadku nieuszkodzony, skutkiem czego pozostawiono go nadal w ruchu przez pewną ilość godzin, aż nie dopełniono do 70 całych dni. ***Do chwili wypadku samochód przebył 88.440 km. z przeciętną szybkością 57,8 km/godz.***, zużywając 1, l. benzyny na 7 km. Opony Continental zostały wymienione po przebyciu 50.000 km. Nad powyższą próbą wytrzymałości czuwał Niemiecki Automobil Klub, przez który wyżej podane cyfry zostały zatwierdzone.

Fabryka samochodów na wyspie.

W ciągu ostatniego roku zakłady Renault wybudowały kosztem $ 15.000.000.—nową fabrykę samochodów. Fabryka ta stanęła na wyspie, znajdującej się w Sekwanie i połączonej z brzegiem nowopostawionym mostem. Cała wytwórnia, przeznaczona dla masowej produkcji, obejmuje dwa bloki budynków. Jeden stanowi montownię podwozi, przyczem na parterze odbywa się montowanie poszczególnych części podwozi, na piętrze zaś, znajduje się montownia całych podwozi. Drugi blok budynków przeznaczony jest na budowę nadwozi, produkcja których rozpoczyna się na najwyższym piętrze i stopniowo schodzi na parter, gdzie gotowe nadwozia montują się na podwoziach. Nowa ta fabryka jest przeznaczona wyłącznie dla montowania, podczas gdy surowce będą odpowiednio obrabiane w zakładach głównych. Jest ona zbudowana na zasadach amerykańskich i prawdopodobnie okaże się taką ekonomiczna, jak podobne zakłady w Ameryce.

Zakwestjonowany rekord szybkości Ernesta Henne.

Nigdy jeszcze nie wytworzyla się tak dziwna sytuacja, jak obecna, wynikająca w związku z ostatnim rekordem szybkości motocyklowej. We wrześniu mianowicie Ernst Henne, na motocyklu B. M. W. 750 cc., pobił rekord szybkości w Monachjum, zdobyte zaś przez niego nowe cyfry zostały zatwierdzone przez zarząd niemieckich klubów sportowych. W październiku władze F. I. C. M., na kongresie w Barcelonie, miały wyczyn ten zatwierdzić. Wobec tego, że F. I. C. M. poczynił pewne zastrzeżenia, tyczące się prawidłowości pewnych stron technicznych—rekord Henne'a nie zostanie zatwierdzony. Skutkiem tego niemieckie kluby sportowe zwróciły się powtórnie do F. I. C. M., którego meeting odbył się w ubiegłym tygodniu w Paryżu. I tym jednak razem rekord, ze względu na inne znowu dane, nie został zatwierdzony. Sprawa ta będzie się widocznie ***wlekła do nieskończoności,*** gdyż została ona oddana do rozpatrzenia specjalnej Komisji Sportowej, która rozpocznie swą działalność w Rzymie, i to nie wcześniej, jak w marcu lub kwietniu.

XX WIEK i MOTOCYKLE.

Leży przed nami wycinek gazety amerykańskiej, propagującej sprzedaż motocykli. W celu zachęcenia najszerszych mas do nabycia motocykla, podaje ona cały szereg ciekawych faktów. Oto niektóre z nich:

1. W Texax cowboy zarzucił swoje sombrero i broncho i dosiadłszy Harleya lub Indjana, pilnuje niezliczone stada bydla.
2. Na Alasce zaprzęgi psów zostały zastąpione przez motocykle „na nartach“. (Sposób napędu nie podany!).
3. W Holandji cała ludność zarzuciła wrotki i jeździ w czasie mrozów po zamarzniętych kanałach motocyklami.
4. W Rosji podczas zimy agenci *Czeka polują na burżujów na motocyklach.* (Po raz pierwszy poczułem szczerą sympatję dla Czeka!).
5. Na wyspach Hawaii transport *całkowitej produkcji ukulele* odbywa się na motocyklach.
6. W Andach wszyscy chodowcy lam zbankrutowali, ponieważ na wszystkich drożynach górskich lamy zostały zastąpione przez motocykle.

Fiu, fiu! *Oto co potrafi XX wiek*, motocykl i reklama...

Ogrzewane uchwyty u kierownika motocykla.

Ostatnio został w Anglji opatentowany nowo-wynaleziony przez S. Long'a uchwyt u kierownika motocykla, który za naciśnięciem specjalnego guzika jest elektrycznie ogrzewany. Uchwyt ten nie dopuszcza, by ręce kierowcy w czasie jazdy marzły.

Samochodowy przemysł Francuski i Angielski.

Dziwna analogja zachodzi między francuskim i angielskim przemysłem samochodowym. Citroën rozpoczął budowę swych samochodów po wojnie i w tym samym prawie czasie samochody Morris zaczęły się masowo ukazywać na rynkach światowych. Francuski koncern Renault jest prawie tak stary, jak sam przemysł samochodowy i to samo można powiedzieć o angielskiej wytwórni Austin. W ten sposób na czele produkcji automobilowej po obu stronach kanału stoi jedna nowa wytwórnia i jedna stara. Mało ludzi zdaje sobie sprawę z tego, co się dzieje na Zachodzie Europy. Cyfry, odnoszące się do przewidywanej produkcji Citroëna, ktore podaliśmy w ub. tygodniach, zadziwiły wielu automobilistów, interesujących się światowym przemysłem samochodowym. Fakt ten można łatwiej zrozumieć, jeżeli sobie uprzytomnimy, że cały przemysł samochodowy we Francji został w krótkim czasie zmonopolizowany przez bardzo ograniczoną liczbę koncernów, z których dwa lub trzy produkują 75 % całkowitej produkcji francuskiej, kilka mniejszych wytwórni wyrabia około 10.000 samochodów rocznie, resztę zaś produkują małe fabryczki, nie mogące się z tymi koncernami wogóle porównywać. Prawdopodobnie drugie miejsce po Citroënie zajmuje we Francji koncern Renault, który, swoją drogą, produkuje jeszcze inne objekty nie tylko samochody, nie wyłączając nawet lokomotyw.

„Gwiaździsta Eskadra“

Realizowany obecnie film lotniczy pod powyższą nazwą przy wybitnej pomocy Dep. Aeronautyki i personelu 3 pułku lotniczego w Poznaniu jest już niemal w połowie nakręcony. Przed kilku dniami ukończono zdjęcia w powietrzu, wykonywane przy pomocy specjalnie w tym celu przystosowanych filmowych aparatów samoczynnych i objektów sprowadzonych z zagranicy. Zdjęcia wypadły nadspodziewanie dobrze. Jak twierdzą fachowcy film ten przewyższy realizmem i techniką, zdjęć walki powietrznej, obrazy amerykańskie tej miary co „Skrzydła“ i „Orły Wojenne”.

Obecnie nakręcane są sceny z życia eskadry na froncie. Barwna, pełna humoru, obfitująca w emocje i wzruszająca akcja rozgrywa się na tle walk polsko-amerykańskiej eskadry na froncie bolszewickim. Realizm obrazu podkreśla fakt, iż udział w nim biorą piloci wojskowi, nawet w kilku rolach głównych (p. Halny, p. J. G. i inni). ***Autorem scenarjusza jest p. Janusz Meissner.*** Reżyseruje znany z filmu „Szaleńcy“ pan Leonard Buczkowski, „kręcą” operatorzy: Wywerka, Wawrzyniak i Kryński. Dwie b. wdzięczne role kobiece objęły gwiazdeczki wytwórni Klio-Film, pp. Jana Krysta i Basia Orwiel. Postacie lotników i mechaników odtwarzają: Andrzej Karewicz, Janusz Halny, Jeż Kobusz, „Mały Kazio“ i St. Schwartz.

Film wejdzie na ekran w początkach lutego.

? NASZ I KONKURS

Pytanie konkursowe:

W dwu poprzednich numerach naszego pisma ukazało się ogłoszenie jednej z firm, związanych ściśle z dobrem automobilistów oraz przemysłowców i kupców branży samochodowej. Jak brzmi nazwa tej firmy?

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 25 stycznia r. b. Odpowiedzi winny być nadsyłane w kopertach z napisem „I konkurs 25.I.1930“ do Redakcji „Autolotu“.

Pośród Czytelników nadsyłających dobre rozwiązanie, rozlosujemy: A) dla automobilistów i motocyklistów:

1. Wieczne pióro,
2. Roczna prenumerata „Autolotu“,
3. Półroczna prenumerata „Autolotu“

B) **Pośród firm** nadsyłających dobre rozwiązania, rozlosujemy:

1. Pół strony ogłoszeń w „Autolocie“
2. 1/4 „ „
3. 1/8 „ „

!

SZAMPION AMERYKI.

Tytuł szampiona kierowców Ameryki został przyznany po raz drugi p. Louis Meyer. Przedtem posiadaczami tego tytułu byli Jimmy Murphy i Peter de Paolo.

Zużycie benzyny w U. S. A.

Zużycie benzyny w Stanach Zjednoczonych stanowi 76% światowej jej konsumcji. Zużycie benzyny zaś w Europie wynosi zaledwie 14%.

Zimą Samolotem.

Zarząd Polskich Linij Lotniczych "LOT“, pragnąc w okresie zimowym zapewnić komunikacji powietrznej taką samą regularność, z jaką kursowały samoloty w lecie, pasażerom zaś maxsimum wygód — przedsięwziął szereg środków zaradczych.

Wszystkie samoloty wyposażone zostały w ogrzewanie, przyczem dopływ gorącego powietrza, dostającego się do kajut rurami z silnika, może być dowolnie regulowany. Dzięki temu ***w kajutach panuje normalna pokojowa temperatura*** i z jednej strony pasażerowie nie potrzebują ubierać się specjalnie ciepło—z drugiej zaś zabezpieczeni są zarówno przed zimnem, jak i nadmiernem gorącem. Pozatem opierając się na doświadczeniach, zdobytych podczas surowej ubiegłej zimy, przygotowano dla wszystkich płatowców płozy, któremi w każdej chwili mogą być zastąpione koła w wypadku wysokiego śniegu. Płozy te odgrywają rolę sań.

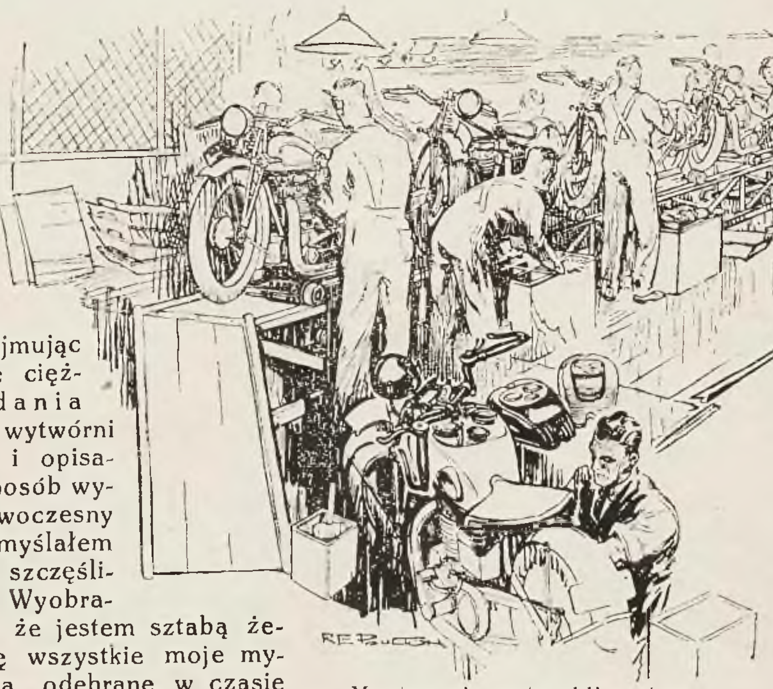
Wprowadzony od 1 listopada rozkład lotów, przystosowany do krótkich dni, będzie obowiązywał do końca lutego roku przyszłego, zabezpieczając codzienne (z wyjątkiem niedziel) połączenia w obu kierunkach między: ***Warszawą-Lwowem, Warszawą-Katowicami-Krakowem, Warszawą-Poznaniem, Warszawą-Bydgoszczą-Gdańskiem, Katowicami-Krakowem i Katowicami-Wiedniem.*** Ponadto trzy razy w tygodniu, kursują drugi raz dziennie samoloty na linji Warszawa-Katowice i codziennie (z wyjątkiem niedziel) drugi raz dziennie na linji Katowice-Kraków.

PRZYPOMINAMY

o odnowieniu prenumeraty na rok 1930.

Administracja.

JAK POWSTAJE NOWOCZESNY MOTOCYKL.



Montowanie motocykli systemem łańcuchowym.

Podejmując się ciężkiego zadania zwiedzenia wytwórni motocyklów i opisania, w jaki sposób wyrabia się nowoczesny motocykl, pomyślałem sobie:—„Oto szczęśliwy pomysł! Wyobrażając sobie, że jestem sztabą żelazną, opiszę wszystkie moje myśli i wrażenia, odebrane w czasie wędrówki po wytwórni, poczynając od składu surowców, a kończąc na dziale wysyłkowym".

Wszystko to było piękne, kiedy jednak zjawiłem się w jednej z największych fabryk angielskich, produkującej tysiące nowoczesnych motocyklów, plany moje wzięły w łeb. Przewodnik mój bowiem był zdania, że przedewszystkiem należy obejrzeć walcownię i wyprowadził mnie ze swego gabinetu, pomijając milczeniem moją propozycję zwiedzenia składu surowców. W chwili, gdyśmy wychodzili na plac, wyładowywano właśnie duży samochód ciężarowy, załadowany wielkiemi sztabami stalowemi.

„W te właśnie sztaby się wcielę i wraz z niemi będę przechodził przez wszystkie procesy, aż stanę się nowoczesnym motocyklem..."— pomyślałem, śmiejąc się w duchu z tego ekscentrycznego pomysłu reinkarnacji XX wieku. Chłop jednak strzela, a Pan Bóg kule nosi... mówi stare i mądre przysłowie. Przewodnik bowiem mój wprowadził mnie do ogromnej i ponurej walcowni. Pasy, bloki, prasy, młoty parowe i pół-nadzy robotnicy. Co za zgiełk i gwar! Wśród huku młotów, szmeru szybko obracających się pasów i szczęku żelaza poruszają się jak widma obnażone torsy ludzkie, pławiąc się w krwawej poświacie oślepiających płomieni rozpalonych palenisk.

Usiłując coś na migi powiedzieć, poprowadził mnie mój przewodnik w kąt, gdzie znajdował się ogromny młot parowy. Ręka jego wykonała jakiś niezrozumiały dla mnie gest i w tej chwili robotnik wyciągnął ogromnemi szczypcami rozrzażoną do białości sztabę stalową, podobną do tych, jakie widziałem na placu, i położył ją pod równomiernie opadającym młotem.



Hartowanie ramy i pokrywanie spojeń pieścieniami mosiężnemi

Torturowany metal! Za każdem uderzeniem jęczy w swej agonji. Po kilku takich razach koniec sztaby przyjmuje wreszcie kształt jakby stopy, która zostaje odcięta przez wielkie nożyce stalowe, odpowiednio powyginana, aby ostatecznie zamienić się w główicę ramy, która za pomocą odpowiednich maszyn zostaje wykończona do ostatecznych granic precyzyjności, ciągle jeszcze rozrzażona do białości.

Tak bezlitosne i okrutne potraktowanie kawałka stali wyleczyło mnie całkowicie od chęci wcielenia się w sztabę stalową i przeżywania jej wrażeń, odbieranych w miarę przechodzenia przez wszystkie stopnie przeróbki.

Inne rodzaje głowic ramowych i całych ram wyrabiano w ten sam sposób w tej rozdygotanej walcowni, skąd przechodziły do sal maszynowych, gdzie całe baterje maszyn obtaczały je, wierciły szlifowały i przygotowywały je do dalszej obróbki. Stąd przechodzą one do sal ramowych, gdzie ulegają hartowaniu.

Sztuka budowania ram.

Głowica ramy, przednia rura i rura od strony zbiornika tworzą jedną całość. Podpórka dla zmiennika, tylne widełki i rura skośna, tworzą drugą samodzielną całość. Po złożeniu tych części, bada się dokładność ich zestawienia. Gdy wynik badania okaże się zadawalający, we wszystkich przylegających częściach zostają wyborowane przy pomocy elektrycznego świdra ręcznego małe otworki, w które wsadza się cienkie metalowe zatyczki. Teraz całą ramę poddaje się działaniu specjalnych pieców hartowniczych.

Tutaj mamy znowu zgiełkliwy i piekielny widok. Szereg spoconych ludzi manipuluje ogromnymi strumieniami płonącego gazu, wyrzucanego pod wysokiem ciśnieniem z rurek gazowych. Ramy zostają ustawione na kominkach, dmuchawki zostają skierowane na spojenia i po otrzymaniu odpowiedniej temperatury mosiężnik nakłada pierścień bronzowy na spojenia, który zostaje szybko zatopiony. Od jego sprawności zależy sprawność ramy motocykla. Ludzie ci pracują w szaleniu wysokiej temperaturze i ma się wrażenie, że jedynem ich życiowem pragnieniem jest szklanka zimnej wody.

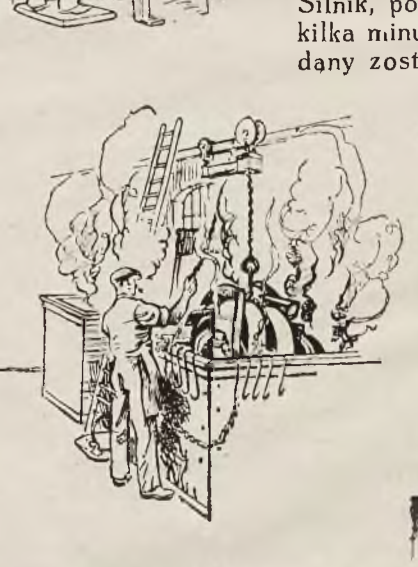
Po ochłodzeniu, ramy przechodzą do kąpieli piaskowej. Szereg piaskarzy stoi przed małemi okienkami w drzwiczkach wielkich komór żelaznych. Ręce ich, odziane w grube rękawice, manipulują umiejętnie i błyskawicznie ramami, wystawiając je na działanie strumieni piasku, płynącego z specjalnych otworów. Czynność ta usuwa nadmiar mosiężnego okucia i wygładza jego powierzchnię

Z kąpieli piaskowej ramy przechodzą do specjalnej kadzi, gdzie na pewien czas zostają zanurzone w kłębach pary, celem uodpornienia ich od działania rdzy. Wreszcie po tej „parówce" zostają one jeszcze raz poddane uderzeniu młota dla sprawdzenia, czy mają „zdrowy dźwięk" i ostatecznie przechodzą do emaljerni.

Wejście do emaljerni wymaga już pewnego rodzaju bohaterstwa... Podłoga pokryta jest grubą warstwą lakieru i emalji. To samo się odnosi do stołu, ławek i wogóle wszystkich znajdujących się tam przedmiotów. Po nadejściu ramy zostają zanurzone w wielkich kadziach z lakierem, następnie zaś zawieszone na ruchomych hakach, które przesuwają się wraz z ramami przez wielki piec; po wyjściu z tego pieca ramy posiadają piękny kolor i wspaniały połysk.







Kąpiel „piaskowa".
Walcowanie i hartowanie.
Lakiernia: każda część wyjęta ze zbiornika z lakierem, zostaje zawieszona na hakach i przechodzi przez długi piec.

Obrabiarki.

Wszelkie części składowe — ramy, widełki, błotniki, bagażniki, stojaki, zbiorniki i t. d. — przechodzą wyżej opisane procesy i piec lakierniczy jest ich zwykłem miejscem spotkania przed przejściem do składów wykończonych części.

Teraz powróciliśmy do samego początku i poczęliśmy śledzić przebieg procesu wytwarzania części mechanicznych — składników silnika, zakrętek, sworzni, drążków, piast osi i t. d.

Praca ta jest podzielona na liczne działy. Wiele małych objektów wycina się wprost z grubej blachy stalowej, jak np. klamerki, płytki do hamulców, mniejsze klucze i t. d. Takie zaś części, jak sterniki zaworów, końce korbowodów, sworznie do silnika, śruby do nastawiania łańcuchów, kliny nitowe dla widełek i t. d. wykonuje się ze stali, która jest automatycznie doprowadzana do obrabiarek, robiących wszystko samoczynnie. Wogóle wszystkie maszyny pracują samoczynnie. Przystanąwszy na chwilę, aby się przyjrzeć całemu cyklowi czynności maszyny, wyrabiającej małe czapeczki, które umieszcza się między trzonem zaworu i sternikiem dźwigowym zaworu, podczas, gdy przewodnik mój poszedł dalej, rozejrzałem się wokoło i spostrzegłem, że jestem jedynym człowiekiem wśród setek pilnie pracujących maszyn. Odniosłem jakieś dziwne i niesamowite wrażenie... Zdawało mi się, że wątłą moją istotę przytłoczył olbrzymi ciężar genjuszu ludzkiego..



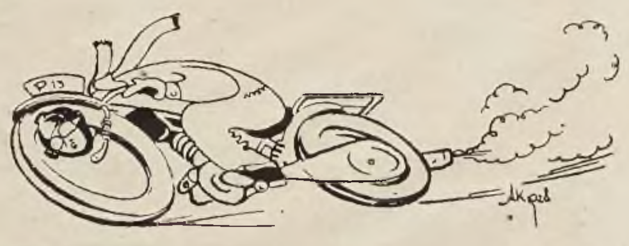
Uodparnianie części metalowych na rdzę.

Większe maszyny wyrabiają wały, piasty, bębny hamulcowe, koła rozpędowe, przekładnie, skrzynki korbowe, cylindry i tworzą osobny dział. Przy maszynach tych pracuje już znacznie większa ilość ludzi, gdyż nie są one tak zautomatyzowane, jak tamte. W każdym jednak razie jedynem zadaniem robotnika jest tylko dostarczenie maszynom surowca i regulowanie ich czynności. Wielorakie świdry wiercą wszystkie otwory dla sworzni w skrzyni korbowej za jednym razem, kształtowniki zaś trybów spokojnie wyrzynają zęby trybu rozrządczego, nie oglądając się za pomocą człowieka.

Każda część po wykończeniu poddana zostaje surowemu i dokładnemu badaniu przy zastosowaniu precyzyjnych instrumentów i mierników. W oddzielnym dziale montuje się silniki, które tworza się wprost w oczach. Silnik, po trwającem zaledwie kilka minut montowaniu, poddany zostaje również całemu szeregowi prób, poczem przechodzi do montowni ostatecznej, gdzie też i ja się znalazłem.

Tutaj montuje się cały motocykl, poczynając od ramy, umieszczonej na ruchomej szynie. Przedewszystkiem więc skrzynka biegów, potem silnik następnie — widełki wreszcie — błotniki, koła i zbiornik. Teraz zostają przytwierdzone kierownice, przełączniki, drążki, kable, druty i przewody rurowe. Wszystko to zaś zostaje dokonane systemem łańcuchowym, który polega na tem, że montujący się motocykl jest umocowany na wyżej wspomnianej ruchomej szynie i przesuwa się powoli obok licznych robotników, z których każdy wykonywuje jakąś określoną czynność. W ten sposób zalążek motocykla — rama — posuwając się powoli, porasta, wyrażając się poglądowo w pierze i gdy

wreszcie znajdzie się na podłodze u końca szyny, nosi „na sobie" cały motocykl na własnych kołach i z własnym silnikiem. W tej chwili ruchoma sztaba usuwa się z pod „noworodka", który na własnych „nogach" t. j. kołach, jedzie do sklepu lub składu, skąd opakowany i odpowiednio przygotowany do dalekiej podróży koleją, udaje się w świat, gdzie wabi i nęci licznych zwolenników i zapaleńców sportu motocyklowego. *M. W.*



O znaczeniu lotów Thoret'a.

(artykuł nadesłany).

W N-rze 47 „Auto-Lotu" z dnia 19 listopada b. r., w artykule p. t. ,,Loty szybowe Aeroklubu Akademickiego we Lwowie" znajdujemy następujące zdanie: ,,Jeszcze przed paru laty, sprowadzony do Polski por. armji francuskiej Thoret człowiek, który właściwie dał początek szybownictwu swym 8-o godzinnym lotem w Biskrze, po badaniach terenów polskich orzekł, że Polska nie nadaje się do lotów szybowych".

Jakkolwiek można być z całym uznaniem dla wszelkich wyczynów sportowych P. Thoreta, jednak stanowczo nie godzi się przypisywać mu zasług, które się innym należą! Autor widocznie polegał tylko na mylnych informacjach czego mu zresztą wcale za złe brać nie należy, z drugiej jednak strony wypada sprostować tę wiadomość. Czynię to przedewszystkiem dlatego, że przy tej sposobności można poruszyć o właściwą ,,istotę lotnictwa żaglowego" u nas przeważnie zupełnie fałszywie pojętą, czego najlepszym dowodem jest właśnie, że p. Thoret, który wcale nie jest przedstawicielem „*czystego szybownictwa*" uchodzi u nas za wyrocznię w tym względzie.

Nie będę wywodził sprawy całej od początków historji lotnictwa, stwierdzić wystarczy tylko, że ,,właściwemi" twórcami szybownictwa byli: przedewszystkiem Otto Lilientahl, Chanute, a wreszcie Wrigth.

Tak! Jeżeli już miarą tworzenia, pracy i postępu ma być koniecznie rekord, to w takim razie Wright jest twórcą szybownictwa. Jest rzeczą mało znaną a dla tej sprawy bardzo znamienną, że właśnie Wrigth, który takiego powodzenia doznał w Europie ze swemi płatowcami motorowemi, po powrocie do Ameryki szuka dalszych ulepszeń w szybownictwie. Wright uczeń Lilienthala i Chanute,a wypowiada jeszcze w 1905 roku takie zdanie: ,,*Zmniejszyć moc silnika przypadającą na jednostkę unoszonego ciężaru!*" Szczytem postępu będzie więc zmniejszyć tę moc do zera, względnie ściślej mówiąc uczynić ją ujemną ze względu na płatowiec, to zn. odbierać tę moc z ,,energji wewnętrznej wiatru".

Prace Wrighta w Ameryce uwieńczone zostają w r. 1911 pierwszym dłuższym lotem żaglowym, który trwał 11 (jedenaście) minut. Wiadomość o tem jakkolwiek przenosi się do Europy nie znajduje jednak należytego zrozumienia i przechodzi bez śladu. Potem Harth w Niemczech na swoim szybowcu ze skrzydłem o nastawialnym w locie kącie natarcia, wykonuje szereg lotów kilkuminutowych na zupełnie płaskim terenie, przyczem startował z miejsca sam, przez nagłe zwiększenie kąta natarcia skrzydeł! To było w 1916 r. Potem przychodzi znana historja Rhön, historja lotów żaglowych w całym tego słowa znaczeniu.

P. Thoret staje się sławnym przez swój 8-o godzinny lot na Hanriocie XXVIII, typu wodnego (z pływakami), z ,,*zamkniętym gazem*". W tym czasie w Rhön latano dopiero godzinę. P. Thoret ustanowił więc rekord niebywały. Ale należy podkreślić, że lot ten można skfalifikować jedynie tylko jako zupełnie specjalny wyczyn czysto sportowy, dokonany w warunkach niezmiernie wyjątkowych! A więc przedewszystkiem terenem były południowo-zachodnie wybrzeże Korsyki, które w tym miejscu wznosi się nad poziom Morza Śródziemnego na średnio 1.000 m.! Wiatr przypływający z nad idealnie równej powierzchni morza doznaje tak silnej odchyłki w górę, że potrafił utrzymać w powietrzu normalny płatowiec silnikowy o obciążeniu powierzchniowym 35 kg./m^2! Żeby ocenić należycie ten lot, trzeba go porównac z lotami w Rossitten t. j. na Mierzeji Kurońskiej w Prusach Wschodnich. Warunki o tyle podobne, że i tam teren graniczy z morzem. Ale różnica wysokości nie przekracza 100 m. Schulz i wielu innych żaglują tam 14 godzin wykorzystując wiatr wstępujący spowodowany wydmą piaszczystą wysokości około 50 m.! — P. Thoret wydrapał się najwpierw ,,na gazie" na wysokość 600 m., a następnie dopiero na zamkniętym gazie dał się unosić wstępującym wiatrom. Nie mówię wcale aby to było znowu tak łatwem, toteż powtarzam: Lot Thoreta to piękny wyczyn sportowy, ale nie wiele więcej pozatem. Żaglować to znaczy wykorzystywać prądy powietrza. To Thoret coprawda zrobił, ale w warunkach jak widzieliśmy wyżej tak osobliwych, że nie można temu przypisywać znaczenia większego jak tylko sportowe, Bo ,,lotnictwo żaglowe" to coś więcej! Tego rodzaju wyczyny sportowe to tylko cząstka pomocnicza ,,lotnictwa żaglowego".

Istotny cel lotów żaglowych określa bardzo dobrze poprzednio przytoczone zdanie Wrigtha. Postęp w budowie płatowców winien iść w kierunku zmniejszenia mocy potrzebnej do lotu. Wszystko jedno czy moc tą czerpiemy z silnika, czy z zewnątrz, z poruszającego się powietrza. Na płatowcu silnikowym można będzie wtedy latać tanio i ekonomicznie, a na szybowcach nietylko w zupełnie wyjątkowych warunkach. Bo tylko wyjątkowo spotkać można takie prądy wstępujące jak na Korsyce. A zresztą prądy wstępujące wzdłuż stoków górskich nie są wcale jedyną energją, którą można wykorzystać do lotu. Pozostają jeszcze wszystkie inne, lokalne prądy termiczne, z reguły bardzo słabe, prądy termiczne jakie występują zawsze pod chmurami „Cumulus" a w końcu ,,energja wewnętrzna wiatru" t. j. energja ukryta we wszelkich pulsacjach natężenia i kierunku wiatru. Szczególnie tej ostatniej nie udało się dotąd wyzyskać dla lotu. Lokalne prądy termiczne były już wykorzystane w Rossitten, gdzie wykonano godzinowe loty, przy zupełnie bezwietrznej, ale zato słonecznej pogodzie.

Naprawdę wartościowy lot żaglowy jest taki, przy którym wyzyskano tą najdrobniejszą, trudno jak dotąd uchwytną energją wiatru. Wykonanie takiego lotu wymaga wyczynu sportowego połączonego z dokładną znajomością „mikro-meteorologji" t. j. meteorologji lokalnych wiatrów i wewnętrznej ich struktury, oraz wysokowartościowych aerodynamicznie płatowców.

Tak pojęte lotnictwo żaglowe może dać dopiero pełne korzyści. Sport i to najpiękniejszy, jaki można sobie wyobrazić, połączony z wiedzą, a przedewszystkiem aerodynamiką i meteorologją. To też czas najwyższy aby sprawę szybownictwa przestano u nas traktować jako zabawkę!

Nie przesądzając innych możliwości, celem „praktycznym" lotnictwa żaglowego to stworzenie typu ekonomicznego płatowca. Droga przytem jaka do tego prowadzi jest znowu tak ekonomiczna, że tylko my Polacy znani ze swej rozrzutności i szerokiego gestu, mogliśmy ją dotąd tak bagatelizować.

Powtarzam, że wcale nie miałem zamiaru ujmować P. Thoretowi sławy i sądzę, że nie weźmie mnie tego za złe, że nazwiska jego użyłem dla przemycenia kilku uwag, które aby przyczyniły się do rozjaśnienia istotnych celów lotnictwa żaglowego tak fałszywie u nas pojętego a zupełnie niedocenianego.

Adam Nowotny.

Ogrzewanie samochodów.

Najważniejszą kwestją pory obecnej dla każdego automobilisty jest ogrzewanie swego samochodu. Istnieją coprawda już różne sposoby ogrzewania, lecz wszystkie posiadają mniejsze lub większe wady. Dużo rozpowszechnione są ogrzewania systemu niemieckiego od rury wydechowej, przy którym to systemie zapomocą zaworu, wpuszczonego do rury wydechowej, odprowadza się płomienie, czyli ciepłe gazy do piecyka, umocowanego w podłodze wewnątrz samochodu. Ten sposób ogrzewania ma jednakże tę dużą wadę, że wstrzymuje wolny wydech gazów i osłabia przeto jednocześnie bardzo silniki, które się mocno przegrzewają. Pozatem, kierując płomienie do rury piecykowej, zawory umieszczone w rurze wydechowej spalają się bardzo prędko i paraliżują w ten sposób zupełnie działanie piecyków.



THERM'x ogrzewacz do rąk w kształcie koszulki gazowej (Nr. kat. 1345).

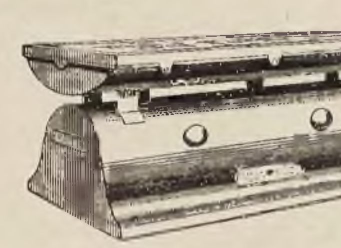
Ze wszystkich obecnie istniejących systemów ogrzewania samochodu można uważać za najlepsze piecyki wyrobu francuskiego marki THREM'x. Istnieją piecyki THERM'x różnych kształtów czyli konstrukcji. Między innemi wyrabiana jest specjalna konstrukcja do ogrzewania rąk w kształcie koszulki gazowej, pozatem piecyki przenośne, które się nadają do ogrzewania samochodów osobowych, autobusów, kas sklepowych, pokoi i t. p. Używanie piecyków THERM'x wyklucza wszelkie niebezpieczeństwo, ponieważ temże nie może eksplodować i nie wydziela żadnych gazów trujących, natomiast zużywa ,,TYP NORMAL" na dobę tylko 1/2 ltr. benzyny.



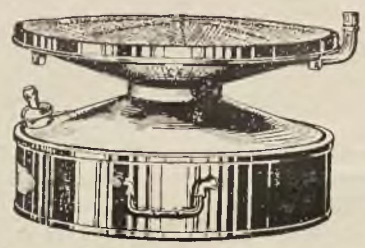
(Nr. kat. 1344).



(Nr. kat. 1344a).



(Nr. kat. 1348).



(Nr. kat. 1347).

Zamieszczamy parę rysunków rozmaitych typów piecyków przenośnych THERMH'x

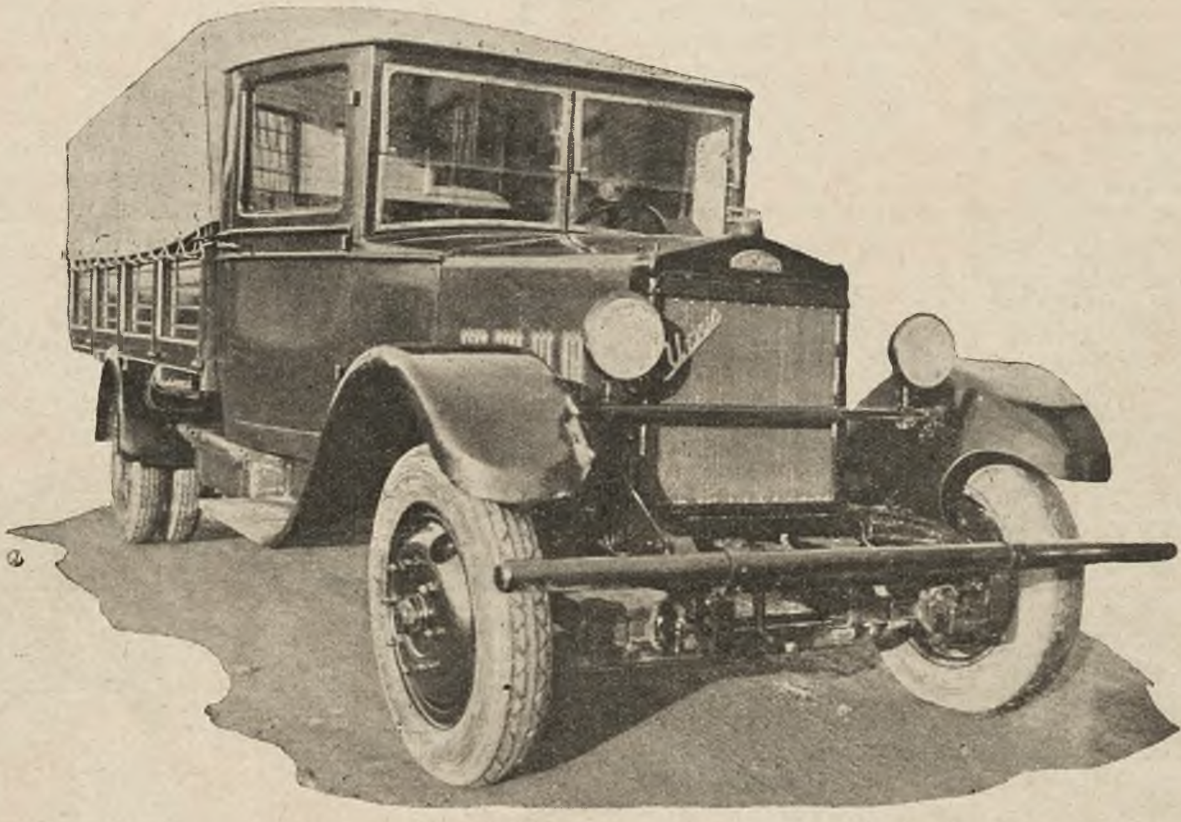
Biorąc pod uwagę, że piecyki te są ruchome, dają się przenosić z miejsca na miejsce: w samochodach, garażach lub mieszkaniach, a przytem minimalna cena i mały koszt paliwa, można śmiało powiedzieć, że są one obecnie najtańszym i najpraktyczniejszym sposobem ogrzewania.

Reprezentację piecyków THERM'x na całą Polskę posiada

firma L. **KRUPKA - WARSZAWA** Nowy-Świat 5

CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU

Idealne na złe drogi!
Przystępne w cenie!
Oszczędne i trwałe!
Dogodne warunki spłaty!



CIĘŻARÓWKI I AUTOBUSY

Zakładów Mechanicznych

«URSUS»

FABRYKA:
CZECHOWICE
pod Warszawą.

ZARZĄD:
WARSZAWA
Skierniewicka 27-29.
Tel. 171-06 i 11-84.

Bujanie lotnicze.

Pewien amerykański lotnik w drodze z New-Yorku do Meksyku zauważył, że jego samolot zaczął się palić. Inny pilot wyskoczyłby przy pomocy spadochronu, pozostawiając maszynę swemu losowi. Nasz zuch dał sobie radę w sposób prosty i dowcipny. Rozejrzał się dookoła, zobaczył wielką chmurę deszczową wleciał w nią ugasił pożar i spokojnie udał się w dalszą drogę.

BACZNOŚĆ !!!

DARMO

otrzyma na żądanie każdy automobilista

NAJNOWSZY KATALOG

na wszystkie przybory samochodowe

L. KRUPKA

„AUTO-AKCESORJA"

Warszawa, Nowy-Świat Nr. 5.

Znaczenie snu.

— Czy wierzysz w sny?
— Tak bezwzględnie.
— Wytłomacz więc co to znaczy:
— Śniło się mi, żeś ofiarował mi na gwiazdkę samochód.
— To znaczy, że miałaś piękny sen, który niestety nie sprawdzi się.

25 po 100 zł.

POSZCZEGÓLNYCH BOKSÓW,

nowocześnie urządzonych: centralne ogrzewanie, elektryczność, telefony, kanały, wodociąg i etc., do wynajęcia w Warszawie. Cena 100 zł. miesięcznie za boks.
Wiadomość tel. 431-22, lub 419-31.

Wypadek samochodowy.

— Jechałem od dentysty i na skręcie wpadłem na motocykl.
— Czy to zderzenie miało poważne następstwa?
— Tak zdruzgotanie szczęki mojej żony.
— To okropne, biedaczka pewnie strasznie cierpi.
— Ale gdzie tam, ona o tem jeszcze nie wie.
— To była szczęka gutaperkowa, którą wiozłem od dentysty.

ZAKŁADY BLACHARSKIE

„GRYF"

polecają wyroby z blachy:
tłoczone, spawane i ciągnione.
CHŁODNICE,
maski, zbiorniki i błotniki
FILTRY
i aparaty do olejów
wł. zakł. AL. JUREWICZ
Warszawa, ulica Piękna 30,
Telefon 235-56.



ZGŁASZAJCIE SIĘ do konkursu modelarstwa lotniczego tyg. „Autolot".

Uwierzyłby.

— Niema sensu kupować drogich samochodów. Zapłaciłem za swój wóz 9.000 złp. Jest coprawda używany, ale niech pan spojrzy, gdybym powiedział, że zapłaciłem 18.000 zł., — to pan by napewno też uwierzył.
— Tak, uwierzyłbym ale gdyby mi pan to powiedział telefonicznie.

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

A. TUSZYŃSKIEGO

Warszawa, ul. Złota 25 m. 3, telefon 61-34.
Sekretarjat (Złota 25) czynny od godz. 10 do godz. 20.

Długa nauka.

— Zosia już od trzech miesięcy uczy się prowadzić samochód, a wciąż jeszcze jeździ ze swym instruktorem.
— Czy ten instruktor jest taki nieudolny.
— Nie, ale bardzo ładny.

ZALEGAJĄCYM W PRENUMERACIE
z Nr. 2 r. 1930, przerywamy wysyłkę „Autolotu".
Administracja.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy 1. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernardyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK— Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.